Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8602**

16. Wahlperiode 14. 03. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/8127 –

Folgen der erhöhten Beimischung für ethanoluntaugliche Pkws

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung beabsichtigt offenbar, im Rahmen der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen – 10. BImSchV) vorzuschreiben, dass Ottokraftstoff (Normalbenzin) in Zukunft im geschäftlichen Verkehr nur veräußert werden darf, wenn seine Eigenschaften mindestens den Anforderungen des Entwurfs der DIN 51626-1, Ausgabe Januar 2008, und des Entwurfs der DIN 51626-2, Ausgabe Januar 2008, entsprechen. Dies würde nach jetzigem Stand bedeuten, dass Normalbenzin nur noch mit einer zehnprozentigen Ethanolbeimischung (E10-Kraftstoff) veräußert werden dürfte. Als einziger Treibstoff mit der bisherigen Ethanolbeimischung von fünf Prozent (E5) bliebe nach dem Entwurf nur der Kraftstoff SuperPlus erhalten.

Nach Recherchen des ZDF-Magazins „Frontal 21“ (29. Januar 2008) könnte allerdings ein weit größerer Anteil deutscher Fahrzeuge nicht für die dauerhafte Nutzung von E10-Kraftstoffen geeignet sein, als von der Bundesregierung bisher angenommen. Diese geht ausweislich der Begründung des Verordnungsentwurfes davon aus, dass etwa 375 000 Fahrzeuge in Deutschland für den Betrieb mit E10-Kraftstoffen ungeeignet sein dürften. Laut Frontal-21-Recherchen sind nach Angaben der Hersteller jedoch zum Beispiel alle vor dem Juni 1997 zugelassenen Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz sowie alle vor 1998 zugelassenen Fahrzeuge der Marke BMW nicht für den Einsatz von E10-Biosprit geeignet. Bei VW und Ford sind demnach sogar alle vor 2006 gebauten Fahrzeuge nicht für Treibstoffe mit erhöhter Beimischung geeignet. Der ADAC erwartet bei diesen Pkws Schäden durch Ethanol-Korrosion in Folge des Einsatzes von E10-Kraftstoffen. Als Alternative können die Fahrzeugeigner in Zukunft nur noch auf SuperPlus-Kraftstoffe mit einem geringeren Beimischungsanteil (E5) ausweichen. Dadurch würden allerdings Mehrkosten von bis zu 13 Cent je Liter Treibstoff entstehen.

Der Verband der Automobilindustrie hat dieser Darstellung in einer Pressemitteilung am 29. Januar 2008 umgehend widersprochen. Demnach wären nicht bis zu zehn Millionen Pkws sondern maximal 1,6 Prozent des Fahrzeugbe-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 12. März 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

standes in Deutschland betroffen. Für einen Großteil dieser Fahrzeuge habe der Hersteller außerdem bereits von Anfang an den Betrieb mit SuperPlus vorgeschrieben, so dass für den Halter keine Mehrkosten durch die Einführung der E10-Treibstoffe entstünden.

Dieser offensichtliche Widerspruch zwischen den Angaben der Hersteller und des Verbandes lässt daran zweifeln, ob die Folgen der erhöhten Ethanol-Beimischung bisher richtig ein- und abgeschätzt werden konnten. Denn sollten sich die Ergebnisse der ZDF-Recherchen als richtig herausstellen, „dann wäre es ein Problem“ (Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel). Von daher stellt sich die Frage, ob und welche Maßnahmen die Bundesregierung getroffen hat bzw. treffen wird, um ein solches Problem auszuschließen.

1. Wie begründet die Bundesregierung ihre Absicht, die 10. BImschV für die Umsetzung der Biokraftstoff-Beimischungsquote zu ändern, obwohl die Beimischung nicht dem Immissionsschutz, sondern klima- und energiepolitischen Zielsetzungen dient?

Die Kraftstoffe müssen aus Verbraucher- und Umweltschutzgründen entsprechenden technischen Normen genügen. Durch die 10. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) werden die Normen verrechtlicht. Schon die Umsetzung der Biokraftstoffrichtlinie 2003/30/EG vom 8. Mai 2003 (ABl. EU Nr. L 123 S. 42), in der ein Biokraftstoffanteil von 5,75 Prozent energetisch vorgesehen ist, erforderte die Erhöhung der zulässigen Beimischungsobergrenzen von Bioethanol zu Ottokraftstoffen und von Biodiesel zum Dieselkraftstoff. Das Biokraftstoffquotengesetz, das die Höhe der Biokraftstoffquoten in den §§ 37a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes regelt, wurde am 18. Dezember 2006 vom Deutschen Bundestag verabschiedet und ist am 1. Januar 2007 in Kraft getreten (BGBl. I S. 3 180 vom 21. Dezember 2006).

2. Wie begründet die Bundesregierung ihre Absicht, durch Änderung der 10. BImschV die Beimischungsquote nicht nur bezogen auf den Gesamtkraftstoffverbrauch, sondern auch noch einzeln für jeden Kraftstoff festzulegen?

Durch die Neufassung der 10. BImSchV werden keine Beimischungsquoten geregelt. Eine Regelung für die Quoten der Biokraftstoffe wurde in das Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgenommen und ist bereits am 1. Januar 2007 in Kraft getreten.

Die 10. BImSchV regelt lediglich die technischen Spezifikationen für die verschiedenen Kraftstoffe und in diesem Zusammenhang auch die Höchstquote von Ethanol im Ottokraftstoff.

3. Was spricht gegen die Alternative, die Umsetzung der Beimischungsverpflichtung in einzelne Produkte den Herstellern zu überlassen, wenn diese ansonsten die Bestimmungen der bisherigen 10. BImschV einhalten?

Die 10. BImSchV ändert nichts an den bestehenden Pflichten zur Einhaltung der Biokraftstoffquoten, sondern schafft mehr Flexibilität, indem die zulässigen Höchstgehalte des Bioethanolgehaltes in Ottokraftstoffen und des Biodieselgehaltes im Dieselkraftstoff mit Verweis auf die entsprechenden neuen Kraftstoffnormen erhöht werden.

4. Welche Fahrzeuge (Marke, Modell, Baujahr) sind nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich nicht für E10-Treibstoffe geeignet?

Der Entwurf der Neufassung der 10. BImSchV enthält in § 11 entsprechende Informationspflichten der Fahrzeughersteller und -importeure. Die Automobilhersteller haben zugesagt, diese Informationen bis Ende März 2008 zu liefern. Sobald die Automobilindustrie ihre Zusage erfüllt hat und die Kraftstoffnormen endgültig festgelegt sind, wird das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) den Entwurf zur Neufassung der 10. BImSchV erneut prüfen und dem Bundeskabinett zur Beschlussfassung vorlegen.

5. Auf den Angaben welcher Verbände oder wissenschaftlichen Studien beruhte die Annahme der Bundesregierung, dass 375 000 Kraftfahrzeuge in Deutschland für E10-Treibstoffe ungeeignet seien?

Im November 2007 fand zum Entwurf der Neufassung der 10. BImSchV eine förmliche Anhörung der beteiligten Kreise nach § 51 BImSchG statt. Angehört wurden dabei unter anderem der VDA, der VDIK und der ADAC. Aufgrund der Angaben der Automobilindustrie, einschließlich einer Rücksprache mit dem VDIK, wurde die Anzahl der E10-unverträglichen Fahrzeuge im Entwurf der Begründung zur Verordnung mit 375 000 angegeben. In den späteren Stellungnahmen im Zuge der Anhörung wurde die Zahl der betroffenen Fahrzeuge nicht in Frage gestellt.

6. Hat die Bundesregierung hierzu eigene Studien erstellt oder in Auftrag gegeben?

Nein, es ist die Aufgabe der Autoindustrie entsprechende Angaben zu machen. Sie muss gewährleisten, dass die Fahrzeuge mit den empfohlenen Kraftstoffen betrieben werden können.

7. Wenn ja, welche?

Entfällt. Siehe Antwort zu Frage 6.

8. Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der 10. BImschV ist es langjährige Praxis, dass die Fahrzeughersteller die empfohlenen Kraftstoffqualitäten für ihre Fahrzeuge angeben.

9. Sind auch nach Deutschland importierte Fahrzeuge bereits in der Summe von 375 000 E10-untauglichen Kfz enthalten?

Auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 wird verwiesen.

10. Wie viele importierte Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den Einsatz mit E10-Kraftstoffen voraussichtlich nicht geeignet, und um welche Fahrzeuge (Marke, Modell, Baujahr) handelt es sich?

Die Fahrzeugimporteure haben zugesagt diese Informationen bis Ende März 2008 vorzulegen (siehe Antwort zu Frage 4).

11. Sofern die Bundesregierung nicht über Zahlen zu Importfahrzeugen verfügt, wie bewertet Sie die Auswirkungen der Einführung von E10-Kraftstoffen für solche Fahrzeuge sowie die davon betroffenen Unternehmen, und auf welcher sachlichen und wissenschaftlichen Grundlage trifft die Bundesregierung diese Einschätzung?

Auf die Antworten zu den Fragen 4, 5 und 10 wird verwiesen.

Im Übrigen nimmt die Bundesregierung mit dem vorgelegten Verordnungsentwurf in der EU eine Vorreiterrolle ein. Auch auf EU-Ebene laufen entsprechende Aktivitäten.

12. Aus welchen sachlichen Gründen hat die Bundesregierung sich dafür ausgesprochen, einzig das teurere SuperPlus-Benzin in Zukunft noch als E5-Treibstoff in Deutschland zuzulassen, und insbesondere welche ökologischen Gründe gaben gegenüber anderen, günstigeren Treibstoffen den Ausschlag?

Alle Autos können die bisherigen konventionellen Kraftstoffe tanken. Um die gewollte Einführung der Biokraftstoffe zu erreichen und der Mineralölwirtschaft die Erfüllung der Quoten zu ermöglichen, müssen die Kraftstoffe mit einem höheren Bioethanolanteil (E10) gegenüber konventionellen Kraftstoffen (E5) einen Kostenvorteil haben. Damit wird ein Anreiz zum Tanken von Kraftstoffen mit einem höheren Biokraftstoffanteil gesetzt.

Würde eine weitere Kraftstoffsorte E5 vorgesehen, müsste dafür ein weiterer Vertriebsweg mit entsprechend erhöhten Kosten zur Verfügung stehen.

Bei der Wahl von SuperPlus E5 war außerdem zu berücksichtigen, dass ein Teil der zu dem damaligen Diskussionstand betroffenen Fahrzeuge ohnehin auf SuperPlus ausgelegt sind und ein weiterer Teil mit so genannten Klopfsensoren ausgestattet ist, so dass diese Fahrzeuge den Verbrauchsvorteil von SuperPlus ausschöpfen können.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die in der Vorbemerkung erwähnten Angaben des ZDF-Magazins „Frontal 21“, die eine höhere Zahl an E10-untauglichen Kraftfahrzeugen vermuten lassen?

14. Auf welcher sachlichen und wissenschaftlichen Grundlage nimmt die Bundesregierung diese Bewertung vor?

Auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 wird verwiesen.

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass nach einer vom ADAC veröffentlichten Liste (Stand vom 25. Februar 2008) die in der Vorbemerkung genannten Angaben nicht zutreffen. So sind beispielsweise sämtliche BMW aller Baujahre, sofern deren Betriebsanleitung nicht ausdrücklich die Verwendung von SuperPlus-Kraftstoff vorschreibt, für E10-Krafstoffe freigegeben. Gleiches gilt nach dieser Liste für Fahrzeuge von Mercedes-Benz. Nicht E10-tauglich sind danach einige Oldtimer und Fahrzeuge mit Ottomotoren der ersten Generation von Vierzylinder Direkteinspritzern (C 200 CGI und CLK 200 CGI der Bau-

reihen W203 und C209), die auch bisher schon immer mit SuperPlus betankt werden mussten.

15. Wird die Bundesregierung die in der Medienberichterstattung erwähnten Herstellerangaben über bis zu zehn Millionen E10-untaugliche Kraftfahrzeuge in Deutschland überprüfen?

VDA und VDIK haben zugesagt bis Ende März 2008 die Pkw mit Ottomotor zu benennen, die nicht E10-verträglich sind. Die Bundesregierung wird keine Beschlussfassung zur Neufassung der 10. BImSchV vornehmen, bevor die Untersuchungen der Fahrzeughersteller abgeschlossen sind.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Frage 4 und 8 verwiesen.

16. Wenn ja, wie, und bis wann?

Auf die Antworten zu den Fragen 4 und 14 wird verwiesen.

17. Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

18. Sollte eine deutlich höhere Zahl an Fahrzeugen in Deutschland für den Betrieb mit E10-Treibstoffen ungeeignet sein, wäre dies für die Bundesregierung Grund und Anlass, die geplante Beimischungspflicht oder deren Ausgestaltung neu zu überdenken?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

19. Wie bzw. durch wen sollen die Halter eines E10-ungeeigneten Fahrzeugs darüber informiert werden, dass sie nur noch SuperPlus-Kraftstoff tanken dürfen?

Das BMU hat in der ersten Februarhälfte 2008 die konkrete Umsetzung der Informationspflicht nach § 11 des Entwurfs zur Neufassung der 10. BImschV mit den Beteiligten erörtert. Diese Gespräche werden fortgesetzt um sicherzustellen, dass der Verbraucher die entsprechenden Informationen erhält.

20. Wer haftet nach Ansicht der Bundesregierung, wenn nach Einführung der E10-Treibstoffe in Deutschland ein Fahrzeug ohne Verschulden des Fahrers bzw. Betankenden durch Ethanol-Korrosion beschädigt werden sollte?

Haftungsrechtlich werden die Informationspflichten für die Fahrzeughersteller und -importeure nach § 11 des Entwurfs der Neufassung der 10. BImSchV zu beachten sein. Für eventuelle zivilrechtliche Ansprüche sind die konkreten Umstände des Einzelfalls entscheidend. Generelle Aussagen sind nicht möglich.

21. Welche Nachweise muss der Halter eines beschädigten Fahrzeuges erbringen, um einen Haftungsanspruch geltend machen zu können?

Für den Haftungsnachweis gelten die allgemeinen zivil- und zivilprozessrechtlichen Grundsätze.

22. Wie schätzt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit ein, dass bei den zumeist älteren Fahrzeugen, die durch Ethanol-Korrosion Schaden nehmen könnten, ein solcher Nachweis zweifelsfrei gelingen kann, das heißt andere Verschleißungs- und Alterserscheinungen ausgeschlossen werden können?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

23. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten, die dem Halter eines Fahrzeuges durchschnittlich für Gutachten zur Erbringung eines solchen Nachweises entstehen würden?

Hierzu können keine Angaben gemacht werden, da dies vom Einzelfall abhängt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333